

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

02/2021



Warszawski Transport Publiczny

WTP coraz bliżej

NOWE ZASADY BEZPIECZEŃSTWA
od 27/02/2021 r.



OBOWIĄZEK ZAKRYWANIA UST I NOSA
WYŁĄCZNIE PRZY UŻYCIU MASECZKI.

NIE MOŻNA STOSOWAĆ
SZALIKÓW, KOMINÓW, CHUST, BANDAN I PRZYŁBIC.

Jeśli możesz
#ZostańwDomu!

warszawa19115.pl/koronawirus

zakochaj się w Warszawie

WARSZAWA 19115
MIEJSKIE CENTRUM KONTAKTU



ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO
W WARSZAWIE
ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktor prowadzący:
Łukasz Majchrzyk

Opracowanie graficzne, skład i łamanie:
Agnieszka Buszka

Prenumerata:
wtp.waw.pl (zakładka iZTM)
www.wtp.waw.pl/iztm

Znajdziesz nas na:

 www.wtp.waw.pl

 www.facebook.com/wtp.warszawa

 www.twitter.com/wtp_warszawa

 www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Drodzy Czytelnicy,

Przystanek jest często traktowany jak wizytówka komunikacji miejskiej. To tam pasażerowie zaczynają i kończą swoją podróż autobusem lub tramwajem. Im bliżej pasażera będzie przystanek, tym łatwiej i szybciej wsiądzie on do pojazdu i dojedzie do celu. Warszawa ma dokładnie określone strefy dojścia w śródmieściu, na obrzeżach miasta i na terenie aglomeracji.

Jeśli ktoś myśli, że przystanki, to tylko miejsce, gdzie zatrzymują się i skąd ruszają pojazdy, to jest w błędzie. To też przestrzeń, gdzie znajduje się wiele informacji, przydatnych pasażerom: rozkłady jazdy, numery linii, schematy tras, ogłoszenia o utrudnieniach. Warto wiedzieć, gdzie tych informacji szukać i jak z nich korzystać, bo pozwolą uniknąć ewentualnych komplikacji w podróży.

Bardzo ważne jest także dbanie o ich czystość i estetykę. Sprzątaniem przystanków zajmują się pracownicy Zarządu Oczyszczania Miasta, którzy o ich czystość dbają przez cały rok. Nie jest to łatwe zadanie, czasem potrzebne są umiejętności wspinaczkowe, wymaga też dobrania odpowiednich środków do rodzaju zabrudzenia i temperatury panującej na zewnątrz.

A jak zmieniły się przystanki komunikacji miejskiej w Warszawie na przestrzeni lat? Jak wyglądały kiedyś i jak były oznaczone? Czy były tylko słupkami z literą oznaczającą rodzaj trakcji? Były czasy, kiedy miejsca oczekiwania na przyjazd tramwaju były małymi galeriami sztuki odlewniczej i ciesielskiej. Zapraszamy do zapoznania się z historią warszawskich przystanków.

Życzymy przyjemnej lektury

Rozkłady lepiej dopasowane

W sobotę, 13 lutego zmieniły się rozkłady jazdy niektórych linii autobusowych. Dostosowaliśmy je do czasów przejazdu między przystankami i poprawiliśmy ich koordynację.

Warszawa wciąż się zmienia: powstają nowe ulice i skrzyżowania, wytyczane są nowe przejścia dla pieszych, budowana jest sygnalizacja świetlna. To wszystko ma wpływ na komunikację miejską i czas, jakiego potrzebują pojazdy Warszawskiego Transportu Publicznego na przejechanie pomiędzy przystankami.

Pracownicy Zarządu Transportu Miejskiego analizują ruch autobusów na warszawskich ulicach. Jest to możliwe m.in. dzięki wyposażeniu pojazdów w nadajniki GPS. Analizujemy także wprowadzone organizacje ruchu i programy sygnalizacji świetlnych. Zbieramy



także informacje od pasażerów i operatorów, którzy od swoich pracowników – kierowców i nadzoru ruchu, mają zgłoszenia gdzie należy skorygować rozkład, aby lepiej odpowiadał faktycznym czasom przejazdu. Uzyskane w ten sposób dane są następnie porównywane z rozkładami jazdy. Równocześnie sprawdzamy, czy możliwe jest skoordynowanie kursowania autobusów (na całej lub na części trasy) tak, aby przesiadki pomiędzy nimi były dogodniejsze.

Zmiany, które potem wprowadzamy, choć zazwyczaj jest to minuta lub dwie różnicy w godzinie odjazdu autobusu z przystanku, poprawiają i porządkują funkcjonowanie Warszawskiego Transportu Publicznego.

W zeszłym roku takie zmiany wprowadziliśmy w sześciu blokach – równocześnie zmiany wprowadzane są w kilku-kilkunastu liniach bo są one ze sobą skoordynowane.

W tym roku pierwsze takie zmiany wprowadziliśmy od soboty 13 lutego dla linii autobusowych: **114, 119, 121, 123, 125, 131, 136, 138, 141, 142, 143, 145, 148, 162, 166, 168, 169, 186, 170, 172, 173, 179, 183, 185, 187, 189, 193, 225, 245, 256, 314, 328, 331, 338, 401, 402, 503, 509, 702, 720, 722 i 730**.

Tydzień później, czyli 20 lutego, wprowadziliśmy zmiany dla następnej grupy linii, tj.: **108, 139, 163, 164, 165, (200), 217, 251, 264, 317, 323, (339), 519**.

Pasażerów Warszawskiego Transportu Publicznego, którzy jeżdżą autobusami tych linii, prosimy o sprawdzenie rozkładu jazdy.

Więcej eLek w Zielonce

Od soboty 6 lutego autobusy nowej linii L46 jeżdżą w Zielonce i Markach. Częścią swojej trasy „podzieliła się” z nią linia L43.

Linia L43 miała kilka różnych wariantów tras – autobusy jeździły ulicą L. Lisa-Kuli bądź Marecką i Fabryczną. Od soboty 6 lutego ten układ komunikacyjny jest prostszy. Na wniosek Urzędu Miasta Zielonka dzisiejsza linia L43 został rozdzielona na dwie linie: **L43** i **L46.** Autobusy pierwszej z nich jadą ulicami Marecką i Fabryczną, a drugiej przez L. Lisa-Kuli trasą: Powstańców – Mazurska – Pustelnicka – Marki: Pustelnicka – L. Lisa-Kuli. Oto dokładne trasy:

L43: 11 LISTOPADA (Zielonka) – … – Powstańców – T. Kościuszki – Marecka – Fabryczna – … – CH MARKI 02 (powrót: CH MARKI –… – marsz. J. Piłsudskiego – L. Lisa-Kuli – Ząbkowska – Fabryczna – … – 11 LISTOPADA (Zielonka)).

Wybrane kursy są na trasie skróco-nej: 11 LISTOPADA (Zielonka) – … – Fabryczna – marsz J. Piłsuds-kiego – FABRYCZNA (Marki) (powrót: FABRYCZNA (Marki) –

marsz. J. Piłsudskiego – L. Lisa-Kuli – Ząbkowska – … – 11 LISTO-PADA (Zielonka).

W niedziele i święta autobusy podjeżdżają do przystanku Pl. Jana Pawła II 02 podczas kursów w kierunku pętli Fabryczna.

L46: 11 LISTOPADA (Zielonka) – 11 Listopada – I. Paderewskiego – Bankowa – Wojska Polskiego – prymasa S. Wyszyń-skiego – Kolejowa – Lipowa – Wolności – Lipowa – Długa – J. Sowińskiego – Powstańców – Mazurska – Pustelnicka – Marki: Pustelnicka – L. Lisa-Kuli – marsz. J. Piłsudskiego – Radzymińska – CH MARKI 02 (powrót: CH MARKI 02 – … – Zielonka: Wojska Polskiego – Armii Krajowej – I. Paderewskiego – Bankowa – L. Waryń-skiego – 11 Listopada – 11 LISTOPADA).

Wybrane kursy są na trasie skróconej: 11 LISTOPADA (Zielonka) – … – L. Lisa-Kuli – Ząbkowska – Fabryczna – marsz. J. Piłsudskiego – FABRYCZNA (Marki) (powrót: FABRYCZNA (Marki) – J. Piłsudskiego – L. Lisa-Kuli – … – 11 LISTOPADA (Zielonka)).

W niedziele i święta autobusy linii **L46** podjeżdżają do przystanku Pl. Jana Pawła II 02. ■



902 – kurs na szczepienie

Warszawa pomaga mieszkańcom dojechać do punktu szczepień na stadionie PGE Narodowym. Od 28 stycznia chętni mogą korzystać ze specjalnej, bezpłatnej linii 902 o nazwie „Kurs na szczepienie".



Rozpoczęły się masowe szczepienia. Jeden z punktów szczepień jest na stadionie PGE Narodowym. To bardzo rozległy teren i odległość, np. od stacji metra Stadion Narodowy do punktu to około kilometr. Pokonanie takiego dystansu, szczególnie dla seniorów, może być trudne. Dlatego od czwartku 28 stycznia uruchomiliśmy autobusową linię 902, której trasa łączy stacje metra oraz kolejową z punktem szczepień i punktem rejestracji. Przejazd jest bezpłatny. Autobus jeździ we wszystkie dni tygodnia co 20 minut. Pierwszy odjazd z przystanku przy metrze w kierunku punktu szczepień zaplanowano o godz. 7.20 a ostatni o godz. 20.02. W przeciwną stronę, w kierunku metra, autobusy spod stadionu PGE Narodowego ruszają: pierwszy o godz. 7.38, ostatni o godz. 20.20. Oto trasa:

902 METRO STADION NARODOWY – Sokola – J. Zamoyskiego – teren Stadionu Narodowego – Sokola – METRO STADION NARODOWY.

Przystanki są przy wyjściu z metra i ze stacji kolejowej (czyli tu gdzie dziś stają autobusy 125, 146, 147, 202, E-1), w pobliżu budynku dworca kolejowego Warszawa Stadion, na wysokości punktu szczepień i przy punkcie rejestracji w rejonie ronda J. Waszyngtona. ■

Będziemy budować i remontować przystanki

Zarząd Transportu Miejskiego ogłosił przetarg na budowę i remonty przystanków autobusowych w latach 2021-2022.

„Roboty budowlane w zakresie budowy, wymiany i naprawy konstrukcji nawierzchni peronów i zatok autobusowych oraz robót towarzyszących” – przetarg o takim zakresie prac ogłosiliśmy 5 lutego.

Zarząd Transportu Miejskiego szuka firmy, która do 20 grudnia 2022 roku na zlecenie ZTM będzie budowała nowe i remontowała już istniejące przystanki autobusowe. Zakres prac remontowych będzie uzależniony od stanu infrastruktury na konkretnym przystanku. Mogą to być prace o szerszym zakresie, takie jak naprawa nawierzchni peronów, zatok i pasów przejazdowo-postojowych oraz drobniejsze, jak wymiana krawężnika czy urządzeń infrastruktury podziemnej – przykładowo włazów kanałowych, wpustów deszczowych lub studni teletechnicznych. Firma przeprowadzająca remonty będzie także odpowiedzialna za wykonywanie peronów przystanków tymczasowych wyznaczanych na czas remontu przystanku stałego. W tym roku planujemy remont ok. 30 przystanków.



Do zadań zwycięzcy przetargu będzie również należało sporządzanie projektów organizacji ruchu na czas trwania prac i wykonywanie dokumentacji powykonawczej. Prace będą musiały być prowadzone przy jak najmniejszych utrudnieniach w ruchu.

Firmy zainteresowane wzięciem udziału w postępowaniu przetargowym mogą składać dokumenty do 22 lutego.

W ramach sieci Warszawskiego Transportu Publicznego wykorzystywanych jest ponad 6,5 tys. przystanków, z czego ok. 6 tys. to przystanki autobusowe, a pozostałe – tramwajowe. Na prawie 4 tys. przystanków są ustawione wiaty.

Zarząd Transportu Miejskiego w 2020 roku wybudował 17 nowych przystanków. Najwięcej – dziewięć powstało na Białołęce, trzy w Śródmieściu, dwa na Pradze-Południe oraz po jednym na Mokotowie, Targówku i w Wawrze. Jednocześnie wyremontowano 46 przystanków. Najwięcej – osiem, wyremontowano na Ursynowie, po siedem na Bielanach i Ochocie, pięć na Mokotowie, cztery we Włochach, trzy na Pradze-Południe, a po dwa na Bemowie i Woli oraz w Śródmieściu. Remonty prowadzono także na Pradze-Północ i Targówku oraz w Ursusie, Wawrze i Wilanowie. ■

195 jeździ ulicą F. M. Lanciego

Od soboty, 6 lutego zmieniła się trasa objazdu autobusów linii 195. W kierunku Natolina jeżdżą ulicą F. M. Lanciego.

Trwa budowa Południowej Obwodnicy Warszawy. W tym czasie zmieniły się trasy autobusów kursujących w rejonie placu budowy. Po otwarciu skrzyżowania ulic F. Płaskowickiej i F. M. Lanciego możliwe stało się zrealizowanie postulatu pasażerów i od początku kursowania w sobotę, 6 lutego autobusy linii **195** zmieniły trasę objazdu:

195, w kierunku pętli Metro Natolin: PL.TRZECH KRZYŻY – … – W. K. Roentgena – F. Płaskowickiej – Dereniowa – I. Gandhi – Cynamonowa – F. Płaskowickiej – F. M. Lanciego – Belgradzka – al. Komisji Edukacji Narodowej – METRO NATOLIN.

W kierunku pl. Trzech Krzyży autobusy pojadą dotychczasową trasą objazdową: METRO NATOLIN – al. Komisji Edukacji Narodowej – F. Płaskowickiej – Cynamonowa – I. Gandhi – Dereniowa – F. Płaskowickiej – W. K. Roentgena – … – PL.TRZECH KRZYŻY.

Autobusy ponownie zatrzymują się na przystankach Cynamonowa 02 (na ul. F. Płaskowickiej za skrzyżowaniem z Cynamonową) i Migdałowa 01 (na ul. F. M. Lanciego za skrzyżowaniem z Migdałową). ■

ZOM - najlepszy sojusznik WTP w walce ze śniegiem

Dzieci się cieszyły ze śniegu, ale intensywne opady oznaczają więcej pracy dla służb oczyszczania miasta. Zadań jest wiele: ulice, chodniki, przystanki komunikacji miejskiej, posesje, a nawet znaki drogowe czy zwisające sople. Kto i za co odpowiada w Warszawie?

Podstawowa zasada jest taka: każdy właściciel i zarządca powinien dbać o podlegający mu teren. Zarząd Oczyszczania Miasta, który jest na pierwszej linii frontu, dba o:

- 1 500 km ulic krajowych, wojewódzkich, powiatowych i tych gminnych, którymi kursują autobusy Warszawskiego Transportu Publicznego,
- ok. 3,4 mln m kw terenów dla pieszych: chodniki nieprzylegające bezpośrednio do nieruchomości, przystanki, dojścia do stacji metra (z wyłączeniem stacji Szwedzka i Wilanowska), schody, kładki w pasach dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych,
- miejsca parkingowe SPPN oraz miejsca parkingowe dla osób o ograniczonej mobilności, oznaczone niebieską kopertą wzdłuż dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych.

To ma szczególne znaczenie dla sprawnego funkcjonowania WTP w trakcie ataków zimy. Zarząd Oczyszczania Miasta odpowiada za te ulice, którymi jeździ komunikacja miejska, przewożąca codziennie dziesiątki tysięcy pasażerów. Dlatego jezdnie na tych drogach są posypywane chlorkiem sodu. Dlaczego? "Sól drogowa" to skuteczny, szybko działający i ekonomiczny środek. Posypywanie piaskiem ulic niestety nie daje tak dobrego rezultatu w tak krótkim czasie, a chodzi o to, by zaśnieżone ulice były jak najszybciej przejezdne dla autobusów.



Chlorek sodu jest też lepszy, bo używanie piasku generuje po zakończeniu sezonu zimowego dodatkowe koszty sprzątania z ulic tysięcy ton piasku oraz podnosi koszty utrzymania sieci kanalizacyjnej, m.in. czyszczenia niedrożnych studzienek. Szacuje się, że jedno posypanie jezdni chlorkiem sodu zastępuje trzykrotne posypanie środkami takimi jak piasek czy kruszywo.



Niektóre warszawskie dzielnice na wybranych ulicach bądź ich odcinkach zrezygnowały z używania chlorku sodu. Dotyczy to jednak tylko dróg o kategorii gminnej, którymi nie kursuje komunikacja miejska. I ta zasada nie dotyczy trudnych warunków zimowych czy zagrożenia wystąpienia gołoledzi.

Chodniki podlegające ZOM posypywane są przede wszystkim piaskiem, mimo że rozporządzenie ministra środowiska dopuszcza stosowanie soli również na chodnikach. Apelujemy do innych zarządców chodników, aby w trosce o miejską roślinność, ale też mieszkańców i ich psy, stosowali na chodnikach piasek.

Jak szybko powinny jeździć pługoposypywarki?

Przy obfitych opadach śniegu ulic do odśnieżenia jest bardzo dużo i pługoposypywarki nie wszędzie dotrą „od razu". Wynika to m.in. z prędkości, z jakimi mogą się poruszać w trakcie wykonywania zadań. Sprzęt odśnieżający ulice podlegające ZOM powinien wykonywać odśnieżanie z takimi prędkościami, które gwarantują prawidłową realizację pracy. Dla posypywania ulic prędkość ta wynosi 30 km/h (+/- 5), dla płużenia 15 km/h (+/- 5 km/h).

Zimą nie tylko odśnieżanie

Przyjęty przez ZOM zimą system oczyszczania przewiduje, że ok. 25 proc. terenów dla pieszych jest

odśnieżana priorytetowo. – W pierwszej kolejności ekipy porządkowe odśnieżają i posypują piaskiem dojścia od stacji metra, najbardziej uczęszczane przystanki, kładki i schody. Następnie sukcesywnie obejmują pracami pozostałe tereny – wyjaśnia Tadeusz Jaszczołt, dyrektor Zarządu Oczyszczania Miasta. Przy długotrwałych i intensywnych opadach przyjęliśmy, że firmy odśnieżające powinny usunąć śnieg i posypywać przystanki piaskiem maksymalnie w sześć godzin po tym, gdy przestanie padać – dodaje Tadeusz Jaszczołt.

Ekipy porządkowe obsługują 4 tys. przystanków autobusowych i tramwajowych oraz pętle. To, jak zimą sprzątane są przystanki, zależy od pogody. Jeśli pada śnieg - zgarniają go z chodników i posypują je piaskiem. Gdy jest zagrożenie gołoledzią - posypują przystanki piaskiem. Jeśli dojdzie do oblodzenia, to konieczne jest skucie lodu i oczywiście użycie środka uszorstniającego. Ale bywa też, że zimą nie pada śnieg, wtedy ekipy porządkowe zamiatają przystanki. Bez względu na pogodę codziennie usuwają śmieci z przystankowych koszy. ■



Jak dojechać do Szpitala Południowego

W Szpitalu Południowym na Ursynowie działa punkt szczepień przeciwko COVID-19. W jaki sposób można tam najwygodniej dojechać? Oczywiście Warszawskim Transportem Publicznym.

Szpital Południowy jest na Ursynowie, przy ulicy I. Gandhi. Pacjenci, którzy właśnie tu mają wyznaczone szczepienie, mogą dojechać do swojego punktu Warszawskim Transportem Publicznym. Najszybciej można to zrobić wybierając pierwszą linię metra M1. Na stacji Imielin należy się przesiąść do autobusu linii 148, 179 lub 185. Metro od szpitala dzieli odległość dwóch przystanków. Przystanki, na których trzeba wysiąść z autobusu dotychczas nazywały się Marco Polo a od soboty 20 lutego nazwa została zmieniona na Szpital Południowy. Taki dojazd jest szczególnie dobry dla mieszkańców północnych dzielnic Warszawy, ale też dla wszystkich przesiadających się w centrum do metra.

Z dolnego Mokotowa, wprost do szpitala zawiozą autobusy linii 185, a z Pragi-Południe – 148. Linia ta zapewnia również bezpośrednie połączenie szpitala z lotniskiem. Z Ursynowa zaś do szpitala dojeżdżają autobusy linii 179.

Szpital Południowy jest jednym z ośmiu szpitali tymczasowych w województwie mazowieckim, utworzonych w ramach planu zabezpieczenia łóżek „covidowych”. Po zakończeniu pandemii koronawirusa nowy miejski szpital zacznie służyć mieszkańcom południowych dzielnic Warszawy. W Szpitalu Południowym będzie działał też system ratownictwa medycznego z SOR oraz własnym lądowiskiem dla helikopterów, które znajduje się na dachu budynku, ponad 24 m nad poziomem terenu. ■



SZPITAL POŁUDNIOWY

przebieg tras linii obsługujących Szpital Południowy,
tj. linii 148, 179 i 185 oraz linii metra M1



METRO IMIELIN

SZPITAL POŁUDNIOWY

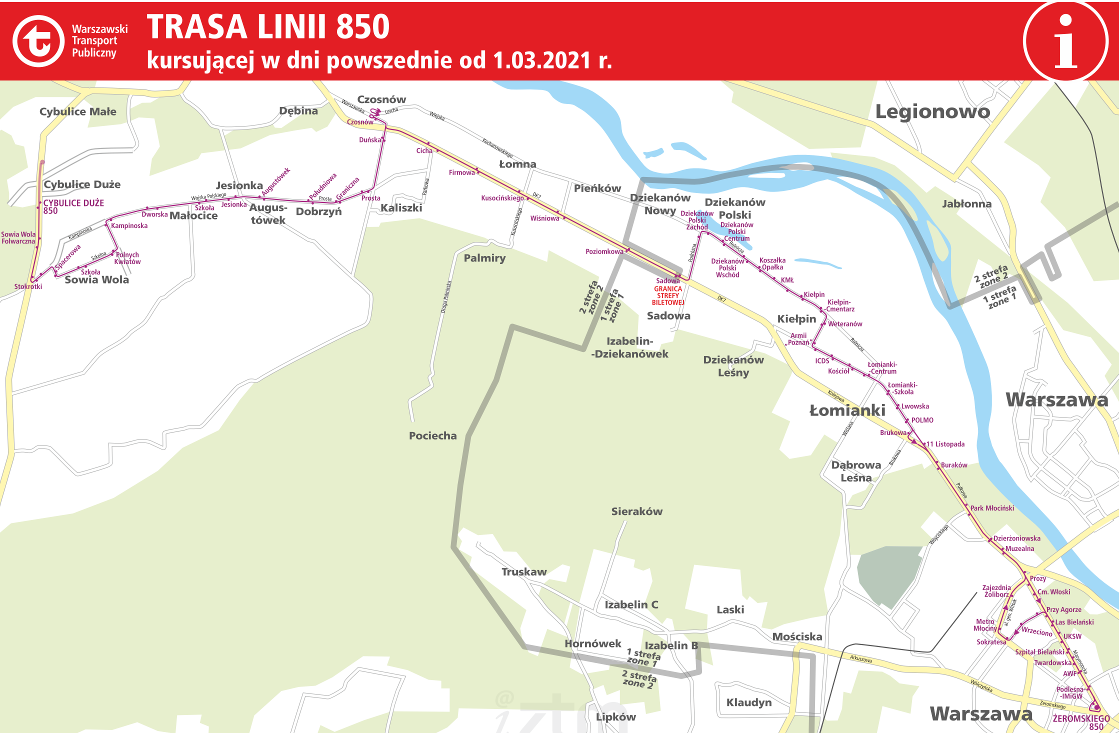
850 pojedzie do Cybulic Dużych

Od 1 marca autobusy Warszawskiego Transportu Publicznego dojadą do miejscowości, gdzie jeszcze nigdy nie było komunikacji miejskiej. Autobusy nowej linii 850 będą kursowały w dni powszednie.

Małocice, Sowia Wola, Wrzosówka – to tylko niektóre miejscowości do których autobusy Warszawskiego Transportu Publicznego dojadą po raz pierwszy. Dotychczas trasy te obsługiwane były tylko przez przewoźników komercyjnych. W czasie epidemii liczba kursów została ograniczona i dlatego od czwartku 1 marca na wniosek urzędu Gminy Czosnów zaczną kursować autobusy linii 850. Oto trasa:

850: ŻEROMSKIEGO – Marymoncka – S. Żeromskiego – A. Sacharowa – Marymoncka – Przy Agorze – J. Kasprowicza – al. gen. M. Wittek – Pułkowa (powrót: Pułkowa – Marymoncka – ŻEROMSKIEGO) – Łomianki: Warszawska (powrót: Warszawska – Brukowa – Kolejowa) – Armii „Poznań" – Rolnicza – Kiełpin Poduchowny: Rolnicza – Kiełpin: Rolnicza – Dziekanów Leśny: Rolnicza – Dziekanów Polski: Rolnicza – Podróżna – Sadowa: Kolejowa (DK7) – Izabelin-Dziekanówek: DK7 – Pieńków: DK7 – Łomna-Las: DK7 – Palmiry: DK7 – Łomna: DK7 – Cząstków Polski: DK7 – Cząstków Mazowiecki: DK7 – Czosnów: DK7 – Warszawska – rondo przy ul. W. Lercha – Warszawska – droga powiatowa w kierunku Adamówka – Dobrzyń: Prosta – Augustówek: Prosta – Jesionka: Wojska Polskiego – Małocice: Wojska Polskiego – Wólka Czosnowska: Wojska Polskiego – Wrzosówka: Wojska Polskiego – Janów Mikołajówka: Wojska Polskiego – Sowia Wola: Wojska Polskiego – Szkolna – Spacerowa – Kampinoska – Sowia Wola Folwarczna: DW579 – Cybulice Duże: Wspólna (DW579) – CYBULICE DUŻE

Na trasie linii 850 zostanie uruchomionych ponad czterdzieści nowych przystanków. Autobusy będą kursowały w dni powszednie, dziesięć razy w ciągu dnia, co ok. 2 godziny. Granica stref biletowych będzie w Sadowej.



Autobusy linii„L" w Konstancinie-Jeziornie wracają na swoje trasy

Od poniedziałku 1 marca na swoje trasy wracają autobusy linii: L14, L15, L16, L21 i L42. Zarząd Transportu Miejskiego podpisał umowę z przewoźnikiem.

Dziś w gminie Konstancin-Jeziorna kursują autobusy linii Z14 czyli zastępczej za autobusy linii lokalnych L. Uruchomiliśmy ją w uzgodnieniu z władzami gminy w styczniu. Nie mogliśmy podpisać umowy z wybraną do obsługi „elek" firmą bo jeden z oferentów, którego oferta nie została wybrana, nie zgodził się z wynikiem przetargu i złożył odwołanie. Odwołanie to jednak zostało odrzucone przez Krajową Izbę Odwoławczą i od 1 marca wrócą „elki". Trasy będą obsługiwane przez nowe autobusy, zarejestrowane po raz pierwszy w 2021 roku.

Od 1 marca autobusy linii **L14, L15, L16, L21** i **L42** rozpoczną kursowanie na swoich dotychczasowych trasach. Jednocześnie przestaną jeździć autobusy zastępczej linii Z14.

Przypominamy trasy autobusów linii „L" w gminie Konstancin-Jeziorna:

L14: BIELAWA-PĘTLA – Wspólna – Powsińska – Lipowa – Bielawska – Konstancin-Jeziorna: Bielawska – Mirkowska – Warszawska – al. Wojska Polskiego – Habdzin: droga nr 721 – Opacz: droga nr 721 – Ciszyca: droga nr 721 – Ciszyca (pętla) – droga nr 721 – Opacz: droga nr 721 – Habdzin: droga nr 721 – droga nr 712 – Łęg: droga nr 712 – Czernidła: droga nr 712 – Gassy: droga nr 712 – GASSY-PĘTLA.

L15: KONSTANCIN-JEZIORNA (KLARYSEW) – Mirkowska – al. Wojska Polskiego – marsz. J. Piłsudskiego (powrót: marsz. J. Piłsudskiego – Warszawska) – Warecka – Łyczyn: Warecka – Borowina: Warecka – Zaleśna – Kawęczynek: Zaleśna – Topolowa – Prosta – Sarenki – Słomczyn: Jabłoniowa – Wilanowska – SŁOMCZYN-SZKOŁA (powrót: SŁOMCZYN-SZKOŁA – Łyczyn: Łyczyńska – Słomczyn: Wiślana – Jabłoniowa),

W dni powszednie w godz. 8.00-18.00: KONSTANCIN-JEZIORNA (KLARYSEW) – Mirkowska – aleja Wojska Polskiego – marsz. J. Piłsudskiego – Warecka – W. Gąsiorowskiego – Od Lasu – Potulickich – Warecka (powrót: Warecka – W. Gąsiorowskiego – Od Lasu – Potulickich – Warecka – marsz. J. Piłsudskiego – Warszawska – KONSTANCIN-JEZIORNA (KLARYSEW)) – Łyczyn: Warecka – Borowina: Warecka – Zaleśna – Kawęczynek: Zaleśna – Topolowa – Prosta – Sarenki – Słomczyn: Jabłoniowa – Wilanowska – SŁOMCZYN-SZKOŁA (powrót: SŁOMCZYN-SZKOŁA – Łyczyn: Łyczyńska – Słomczyn: Wiślana – Jabłoniowa).

L16: KĘPA OKRZEWSKA – Okrzeszyn – (powrót: Habdzinek – Obórki – Kępa Oborska – Okrzeszyn) – Bielawa: Okrzewska – Wspólna – Powsińska – Lipowa – Konstancin-Jeziorna: Bielawska – Mirkowska – Warszawska – Piaseczyńska – K. Pułaskiego – Kołobrzeska – B. Głowackiego – Śniadeckich – K. Pułaskiego – Chylicka – J. Sułkowskiego – Rycerska – B. Prusa – Chylicka – Czarnów: Gościniec – CZARNÓW.

L21: KONSTANCIN-JEZIORNA (KLARYSEW) – Mirkowska – al. Wojska Polskiego – Wilanowska (powrót: Wilanowska – Warszawska) – Obory: Od Lasu – Literatów – K. K. Baczyńskiego – Parcela: K. K. Baczyńskiego – Słomczyn: K. K. Baczyńskiego – Łyczyńska – Wilanowska – Jabłoniowa – Cieciszew: droga nr 868 – Dębówka: droga lokalna – droga nr 734 – droga lokalna – Podłęcze – Wólka Dworska: droga lokalna wzdłuż Wisły – droga lokalna – Wólka Załęska: Wilanowska – Moczydłów: Wilanowska – Góra Kalwaria: kard. S. Wyszyńskiego – Pijarska – marsz. J. Piłsudskiego – Ratuszowa – 3 Maja – GÓRA KALWARIA (RYNEK) (powrót: GÓRA KALWARIA (RYNEK) – 3 Maja – Pijarska).

L42: KONSTANCIN-JEZIORNA (KLARYSEW) – Mirkowska – al. Wojska Polskiego – Wilanowska (powrót: Wilanowska – Warszawska) – Obory: Od Lasu – Literatów – K. K. Baczyńskiego – Parcela: Podlaska – Cieciszew: Podlaska – droga nr 868 – Wiślana – Słomczyn: Wiślana – Jabłoniowa – Wilanowska – SŁOMCZYN-SZKOŁA (powrót: SŁOMCZYN-SZKOŁA – Łyczyn: Łyczyńska – Słomczyn: Wiślana).

Według wymagań Zarządu Transportu Miejskiego, autobusy linii lokalnych muszą być wyposażone w częściowo niską podłogę, wyświetlacze i nie mogą być starsze niż z 2012 roku. Każdy autobus jest certyfikowany przez ZTM, co potwierdza spełnienie wysokich standardów. Autobusy pomalowane są na niebiesko, dzięki czemu są łatwo rozpoznawalne. ZTM wymaga również, żeby kierowcy byli zatrudnieni na podstawie umowy o pracę.

Linie lokalne są współfinansowane przez samorządy, które uczestniczą w wyznaczaniu ich tras. Rozkłady linii L są synchronizowane z godzinami odjazdu innych autobusów w miejscach dogodnych przesiadek. Autobusami oznaczonymi literą „L" można podróżować na podstawie biletów emitowanych przez przewoźników. Honorowane są również bilety ZTM: 90-dniowe, 30-dniowe, dobowe, 3-dniowe, weekendowe, weekendowe grupowe, bilet seniora, bilety dla dzieci z rodzin posiadających troje dzieci oraz wszystkie uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych. ■

Trasy linii autobusowych L-14, L-15, L16, L21, L42



Otwarty POP w Blue City

Ponownie otwarty został Punkt Obsługi Pasażerów w centrum handlowym Blue City.

Punkt jest czynny od poniedziałku do soboty w godzinach 11.00-19.30 oraz w niedziele handlowe.

Można tu m.in. kupić i przekodować bilet, wyrobić Warszawską Kartę Miejską czy otrzymać abonament na strefę płatnego parkowania niestrzeżonego. ■





Nowy przystanek w Ząbkach

Od 1 lutego zmieniła się trasa autobusów linii 199. Zatrzymują się przy nowym przystanku.

W Ząbkach została otwarta nowa ulica, równoległa do al. marsz J. Piłsudskiego. Samorządowcy zwrócili się do Zarządu Transportu Miejskiego z prośbą, aby pojechały nią autobusy. I tak od 1 lutego zmieniła się trasa linii 199.

Autobusy jadące ulicą Szwoleżerów w kierunku pętli Rembertów-Strzelnica nie skręcają w prawo w al. marsz. J. Piłsudskiego, tylko we wcześniejszą ulicę. Został tu wybudowany przystanek Andersena 01, który przybliży komunikację miejską mieszkańcom pobliskich nowych osiedli. Następnie autobusy linii 199 skręcą w lewo w ulicę Powstańców i wrócą na swoją dotychczasową trasę. ■

Warszawski Transport Publiczny dla WOŚP

Miłośnicy Warszawskiego Transportu Publicznego – w ramach licytacji przedmiotów i wydarzeń na rzecz Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy – zaoferowali prawie 140 tys. zł. Największą cenę osiągnął przegubowy solaris z 2005 roku wystawiony przez Miejskie Zakłady Autobusowe.

Warszawski Transport Publiczny włączył się w tegoroczny finał Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy. Zarząd Transportu Miejskiego, Miejskie Zakłady Autobusowe, Tramwaje Warszawskie, Szybka Kolej Miejska i Metro Warszawskie przygotowały aukcje przedmiotów i wydarzeń związanych z warszawską komunikacją.

I tak, do wygrania był dzień w ZTM czyli „ZTM od kuchni" oraz cztery specjalne Warszawskie Karty Miejskie z wgranym 30-dniowym kontraktem. Zwycięzca licytacji odwiedzin w ZTM wsparł WOŚP 2 047,22 zł. Warszawskie Karty Miejskie, w unikatowym wzorze z serduszkiem WOŚP i hasłem „Wygrywamy, bo gramy z sercem!!" oraz wgranym 30-dniowym kontraktem, zostały wylicytowane za łączną kwotę 1 993 zł. Do puszek Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej w zabytkowych tramwajach i autobusach dwóch specjalnych linii uruchomionych w dniu finału wspólnie z Tramwajami Warszawskimi i Miejskimi Zakładami Autobusowymi, pasażerowie wrzucili 58 327,80 zł.

Miejskiej Zakłady Autobusowe wystawiły na licytację 18-metrowego Solarisa Urbino wyprodukowanego w 2005 roku. Autobus przejechał w sumie 1 132 232 km, a ostatni kurs zrobił 14 grudnia 2020 roku na linii 141 w godzinach 5.52 – 00.16. Zwycięzca licytacji zaoferował za niego 60 100 zł.

Tramwaje Warszawskie wystawiły dwie wyjątkowe przejażdżki zabytkowymi pojazdami oraz oryginalną statuetkę. Pierwszą przejażdżkę będzie można odbyć unikatowym, tramwajowym wagonem-kabrioletem, którego historia sięga 1940 roku. Zwycięzca licytacji, który zaoferował za przejazd 5 100 zł, będzie mógł wybrać termin wycieczki oraz zabrać ze sobą znajomych, rodzinę lub ukochaną osobę.

Druga przejażdżka po Warszawie, połączona z kolacją w towarzystwie trenera Sekcji Koszykówki Legii Warszawa, Wojciecha Kamińskiego, odbędzie się w unikalnym, zmodernizowanym wagonie 105N, funkcjonującym jako Warszawski Tramwaj Promocyjny. To wydarzenie zostało wylicytowane za 1 325 zł.

Przedmiotem trzeciej aukcji była statuetka wykonana własnoręcznie przez warszawskich tramwajarzy. Stworzona została na bazie fragmentu autentycznej szyny tramwajowej, którą poddano specjalnej obróbce, a następnie oszlifowano i polakierowano. Nowy właściciel zaoferował za nią 1 425 zł.

Szybka Kolej Miejska zaprosiła miłośników transportu kolejowego do licytacji przejazdu w kabinie maszynisty wybranego pociągu SKM oraz zwiedzania stacji techniczno-postojowej na Odolanach. Zwycięzca licytacji, który zaoferował za przejazd 8 800 zł, będzie mógł zasiąść obok maszynisty w kabinie jednego z nowoczesnych elektrycznych zespołów trakcyjnych – Elfa lub Impulsa – i razem z nim przejechać wybrany przez siebie dowolny odcinek trasy.

Metro Warszawskie zaproponowało miód z własnej pasieki w otulinie Lasu Kabackiego. Pszczoły mają do dyspozycji na terenie Stacji Techniczno-Postojowej Kabaty specjalnie stworzone dla nich łąki kwietne z kwiatami miododajnymi i pół tysiąca drzew, z czego niemal połowę stanowią lipy. Wielbiciele słodkości mogli licytować trzy słoiczki miodu akacjowego i dwa słoiczki miodu lipowego. Największy z miłośników miodu zaoferował za słodkości z Kabat 787 zł.

Dziękujemy!!!



29. Finał Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy, pod hasłem „Finał z głową", odbył się 31 stycznia. Pieniądze zebrane w czasie finału zostaną przeznaczone na zakup aparatury medycznej dla oddziałów dziecięcej laryngologii, otolaryngologii i diagnostyki głowy. Będą to m.in.: zestawy endoskopów laryngologicznych, egzoskopy, lasery diodowe, koblatory do operacji migdałków oraz aparaty USG i RTG. Szczegółowe informacje są dostępne na stronie www.wosp.org.pl.

NOWE ZASADY BEZPIECZEŃSTWA
od 12/02/2021 r.



BASENY
OTWARTE - Z ZACHOWANIEM REŻIMU SANITARNEGO



SPORT AMATORSKI
MOŻLIWY NA ŚWIEŻYM POWIETRZU - NA BOISKACH/KORTACH, PRZY ZACHOWANIU REŻIMU SANITARNEGO



HOTELE
OTWARTE, PRZY ZACHOWANIU REŻIMU SANITARNEGO, 50% OBŁOŻENIA, POSIŁKI DOSTARCZANE DO POKOJU



KINA I TEATRY
50% PUBLICZNOŚCI, OBOWIĄZEK ZAKRYWANIA NOSA I UST

Jeśli możesz
#ZostańwDomu!

Przystanek – niekończąca się opowieść



Na każdej wiacie przystankowej jest mnóstwo informacji ważnych dla pasażera. Warto wiedzieć, gdzie ich szukać i jak je odczytywać.

Na przystanku lub stacji zaczyna się i kończy każda podróż Warszawskim Transportem Publicznym. Jeśli pasażer wsiada lub wysiada w miejscu, które jest mu dobrze znane, to często nie zwraca uwagi na informacje umieszczone w wiacie - autobus lub tramwaj powinien przecież przyjechać o tej porze, o której „jeździł zawsze". Mógł jednak zmienić trasę lub godzinę odjazdu albo częstotliwość kursowania. Może też się zdarzyć tak, że trzeba skorzystać z nowego przystanku, wsiąść do autobusu nieznanej linii lub odszukać właściwe miejsce odjazdu autobusu potrzebnej linii - jedno z wielu w zespole przystankowym.

Wtedy przydają się informacje, umieszczone na wiatach przystanków - na tabliczkach, w gablotach lub rozkładach jazdy. Na co zwracać uwagę? Dla pasażera ważne są nazwa i numer przystanku, a do tego tabliczki z numerami linii oraz informacje w gablotach, czyli rozkłady i cenniki. Na naklejkach z numerami linii wskazany jest też charakter przystanku – trzeba go sprawdzić dla każdego autobusu lub tramwaju. Ten sam przystanek może mieć charakter stały, ale może też być „na żądanie" lub mieć charakter „okresowy", gdy linia nie kursuje tam codziennie, ale np. tylko w weekend lub jedynie w dni robocze. Tych informacji należy szukać na naklejce z numerem linii. Wiele powiedzą też kolory - np. numery linii nocnych są na ciemnym tle, a przyspieszone i ekspresowe napisane czerwoną czcionką.

Nazwy są nadawane zgodnie z regułami przewidzianymi w zarządzeniu prezydenta m.st. Warszawy. Czasami pasażerowie wnioskują o to, by przystanek brał swoją nazwę od głównej ulicy, która przecina trasę autobusu lub tramwaju, a nie od ulicy mniejszej, poprzecznej. Nie jest to jednak możliwe, bo oznaczałoby to np., że w ciągu Alei Niepodległości byłoby kilka przystanków o tej samej nazwie, co powodowałoby wielkie zamieszanie i utrudniało korzystanie z komunikacji miejskiej.

Rozkład wiele mówi

Kiedy już wiemy, na jakim przystanku jesteśmy i jakie linie tam się zatrzymują danego dnia, to warto zerknąć

w rozkład jazdy, wywieszony w gablocie. Rozkład, w przypadku autobusów podzielony jest na dwie części: dzień powszedni oraz święto i sobota. Na rozkładzie podane są godziny i minuty odjazdów z przystanku. Pod rozkładem znajduje się też ważna informacja, kiedy autobusy danej linii nie kursują, np. w przypadku linii 735 będą to: Boże Narodzenie, Nowy Rok i Święta Wielkanocne.

W przypadku niektórych linii mogą się pojawiać informacje o kursach skróconych bądź podjazdach do przystanków, do których w innych godzinach autobus nie dociera. Im bliżej świąt Bożego Narodzenia, tym pilniej warto też wypatrywać znaku „#". To informacja, że tego kursu nie będzie w Wigilię i trzeba zaplanować podróż inaczej.

Tramwaje mają trzy typy rozkładu – dzień powszedni, sobota oraz święto. Na ich rozkładach pojawia się dodatkowo kropka lub ramka dookoła godziny odjazdu – w zależności od tego, na danej linii jeżdżą tramwaje niskopodłogowe czy starszego typu. Jeżeli jest „kropka", to linia w całości obsługiwana jest przez tabor niskopodłogowy z wyjątkiem właśnie kursów z „kropką". Ramka na rozkładzie jazdy oznacza sytuację odwrotną – linia obsługiwana jest przez tramwaje starszego typu a ten „w ramce" jest niskopodłogowy.

Rozkład zawiera również informację, przez jakie ulice przejeżdża autobus albo tramwaj. Nazwa umieszczona pod nazwą przystanku oznacza, że po wyjechaniu z przystanku autobus lub tramwaj wjeżdża na daną ulicę. To pomoże zaplanować podróż i wysiąść jak najbliżej celu podróży. Na rozkładach czasami celowo są pominięte niektóre człony długich nazw ulic. Wpisywanie pełnego brzmienia powodowałoby, że zajmowałyby kilka kolumn. Rozkłady – papierowe na przystankach i elektroniczne w pojazdach – stawałyby się przez to nieczytelne.

Kody QR

Od kilku miesięcy na wszystkich przystankach w 1. strefie i na wielu w obrębie 2. strefy pojawiają się kody QR. To dodatkowe ułatwienie dla pasażerów, którzy mogą zeskanować kod z naklejki i od razu wejść na stronę, gdzie będzie rozkład wszystkich linii dla danego przystanku.



Przystanki tramwajowe mają dodatkowe oznaczenie. Oprócz tego, że są kody przenoszące na stronę Warszawskiego Transportu Publicznego, to pojawia się na nich jeszcze naklejka z kodem QR i NFC, która przenosi na wirtualny tramwajowy System Informacji Pasażerskiej. Tam można znaleźć informacje, za ile minut przyjedzie tramwaj (uwzględnia ewentualne opóźnienia).

Wszyscy pasażerowie powinni też zwracać na dodatkowe ogłoszenia. Mogą być wywieszone np. w trakcie utrudnień, przemarszów, imprez biegowych lub innego typu utrudnień na trasie. Jest tam informacja o np. zmianie godziny albo chwilowym wyłączeniu przystanku. To właśnie wtedy autobus lub tramwaj „nagle" nie przyjeżdża tak, jak pasażer by się tego spodziewał, co rodzi komplikacje w podróży. Informacja pasażerska pozwala uniknąć takich kłopotów. ■



Komu wiatę, komu?

Jeśli przystanek nie jest używany, to wiatę warto przestawić tam, gdzie przyda się pasażerom. Trzeba jednak pamiętać, że taka operacja wymaga spełnienia kilku warunków.

Wiaty wędrują po Warszawie regularnie. W październiku jedna z nich ruszyła z niefunkcjonującego przystanku na pętli Żerań-FSO i przeniosła się na Bielany. Stanęła na przystanku Conrada-Szkoła 02, w sąsiedztwie Szkoły Podstawowej nr 352 im. Jerzego Huberta Wagnera. Zadaszenie zmieniło swoje miejsce, bo do budżetu obywatelskiego został zgłoszony projekt "Inteligentne wiaty przystankowe na przystanku Conrada-Szkoła 02 i Chudoby 02", i chociaż zdobył 12 tys. głosów, to jednak nie został wybrany do realizacji. Zarząd Transportu Miejskiego odpowiedział jednak pozytywnie na propozycję mieszkańców i przestawił wiatę we wskazane przez nich miejsce.

Podobnych przypadków było w ostatnim roku o wiele więcej. Od stycznia do grudnia 19 nieużywanych – ale w dobrym stanie technicznym – wiat zostało przesta-



wionych na przystanki, które wcześniej były wyposażone tylko w słupek, albo wiaty na nich nie nadawały się już do użytku. Zadaszenia ustawiono: na Bemowie – na przystankach Lazurowa 04 i Siodlarska 01, Bielanach – Kwitnąca 03 i Conrada-Szkoła 02, Białołęce – Ostródzka-Szkoła 02 i Żerań Wschodni 06, Mokotowie – Al. Witosa 01, Pradze-Południe – Cukrownicza 01 i Terespolska 01, Pradze-Północ – Zajezdnia-Praga 02, w Rembertowie – Emilii Gierczak 01, na Targówku – Kanał Bródnowski 02, Siarczana 03 i św. Wincentego 51, w Śródmieściu – Solec 02, Wilanowie – Lercha 02, Wawrze – Zasadowa 03 oraz na Woli – Brożka 02 i we Włochach – Nowe Włochy 01.

Wiaty opuściły przystanki zlikwidowane, te zajęte przez inwestycje lub już nie funkcjonujące, bo autobus zmienił trasę. Przeniosły się także z tych przystanków, gdzie nowe zadaszenia ustawiane są w ramach innych inwestycji. Stanęły tam, gdzie są potrzebne. Warto też pamiętać, że nie każdy przystanek, na którym od dłuższego czasu nie zatrzymuje się autobus, może



i powinien oddać swoją wiatę. Pasażerom może się wydawać, że przystanek nie działa, ale tak naprawdę jest czasowo uruchamiany, np. dla linii zastępczych bądź przy okazji objazdów.

Czemu w ostatnim roku wybrane zostały akurat te lokalizacje? Zarząd Transportu Miejskiego prowadzi listę miejsc, do których wiaty powinny zostać przeniesione. Miejsce, w którym pasażerowie widzieliby zadaszenie można zgłosić na różne sposoby: przez miejską infolinię, przez formularz kontaktowy ZTM, pisemnie. Może to zrobić pojedynczy pasażer, miejski radny, ale wniosek może przedstawić też rada osiedla albo dzielnicy.

Wniosek to dopiero początek, a nawet duża liczba podpisów nie gwarantuje, że wiata pojawi się naty-



chmiast w pożądanej lokalizacji. Czasem wniosek popierany przez mniejszą liczbę mieszkańców uzyskuje jednak pierwszeństwo. Powodów jest kilka.

Wiata potrzebuje odpowiedniej przestrzeni, więc jeśli miejsce, w którym miałaby stanąć wiata jest zbyt wąskie, to albo nie da się tam jej ustawić, albo trzeba poczekać aż dostępna będzie wiata innego typu – o mniejszych gabarytach.

Im więcej miejsca, tym lepiej, ale nawet bardzo szeroki chodnik nie gwarantuje ustawienia wiaty bezproblemowo. Najpierw trzeba ustalić, kto jest właścicielem nieruchomości, na której miałoby stanąć zadaszenie przystanku. Jeżeli działka, albo jej część nie należy do miasta, to w pierwszej kolejności trzeba uzyskać zgodę właściciela, o co czasami może być bardzo trudno.





Po załatwieniu tych formalności, a przed postawieniem wiaty na przystanku trzeba również sporządzić, uzgodnić i zatwierdzić projekt organizacji ruchu, co również zajmuje trochę czasu.

Kiedy wszystkie warunki wstępne uda się z sukcesem wypełnić, można zacząć stawiać wiatę, jednak na tym etapie też mogą się pojawić trudności. Zarząd Transportu Miejskiego co roku zamawia podkłady geodezyjne, żeby przekonać się, czy w wybranym miejscu nie ma żadnych instalacji. Zdarza się jednak i jak, że nawet najdokładniejsze plany nie pokazują wszystkiego i po rozpoczęciu robót trzeba je przerwać, bo pod ziemią są położone rury lub kable.

Wiata się jednak nie zmarnuje. Według założeń i planów ZTM wszystkie przystanki w Warszawie mają mieć zadaszenie, więc jedynie zmieni się adres, pod który dany obiekt trafi. Pasażerowie na pewno na tym skorzystają. ■

Przystanek na każdym kroku

Sieć przystanków na terenie Warszawy i aglomeracji jest bardzo gęsta. Dzięki temu Warszawskim Transportem Publicznym można dojechać do nawet bardzo odległych od centrum okolic.

W dokumentach planistycznych stolicy przyjmuje się podział na trzy obszary, różniące się zasadami obsługi transportem zbiorowym. W szczególności określone są tam strefy dojść do przystanków Warszawskiego Transportu Publicznego.

W strefie I, obejmującej obszar Śródmieścia, obowiązuje priorytet dla transportu zbiorowego – tutaj sieć połączeń i przystanków komunikacji miejskiej musi być najgęstsza. Jak to wygląda w praktyce?



Plan „Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego" przewiduje optymalne strefy dojścia do przystanków transportu zbiorowego.

Na terenie Warszawy ma to być:

- dla przystanków autobusowych i tramwajowych strefy do 300 m, 400 m i 500 m odpowiednio dla strefy obsługi komunikacyjnej śródmiejskiej, miejskiej i przedmieść, które zostały wyznaczone w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy (SUiKZP),
- dla stacji metra strefa do 1 000 m,
- dla stacji kolejowych strefa do 1 000 m w centralnej części miasta oraz 2 000 m w dzielnicach obrzeżnych.

Na terenie aglomeracji warszawskiej powinny to być następujące wartości:

- dla przystanków autobusowych strefa do 500 m na terenach zabudowy intensywnej i do 800 m na terenach zabudowy ekstensywnej,
- dla stacji kolejowych strefa do 2 000 m.

Tym wytycznym odpowiada rosnąca liczba przystanków autobusowych i tramwajowych, których obecnie w samej Warszawie jest około 4 300, a na terenie aglomeracji (tylko autobusowych) 2 326.

Zarząd Transportu Miejskiego stara się, by każdy przystanek był dostępny dla osób z niepełnosprawnościami, zgodnie ze „Standardami dostępności dla m.st. Warszawy", regulującymi m.in. kwestie dojścia do przystanków, usytuowania wiat, spadków powierzchni, pól oczekiwania czy pasów prowadzących.

W Warszawie sytuacja pod tym względem jest bardzo dobra, dziś bezproblemowo można się dostać do 86,4 proc. przystanków autobusowych i tramwajowych. Częściowo dostępnych jest 9 proc. przystanków (utrudnieniem mogą być np. zbyt wąski peron lub brak odpowiedniego dojścia), natomiast ciągle niedostępnych pozostaje 4,6 proc. przystanków.



Wróciły „ciepłe guziki" i przystanki „na żądanie"

Zima daje o sobie znać. Komfort pasażerów w czasie podróżowania pojazdami Warszawskiego Transportu Publicznego jest ważny, dlatego przywróciliśmy przystanki „na żądanie" i „ciepłe guziki".

Z powodu niskich temperatur, pojawiło się wiele głosów pasażerów, że w autobusach i tramwajach jest zbyt chłodno. Dlatego przywróciliśmy funkcjonowanie „ciepłych guzików" oraz przystanków „na żądanie". Nie zmieniają się inne epidemiczne nakazy – w pojazdach trzeba zasłaniać usta i nos, obowiązują limity liczby pasażerów, trzeba zachowywać dystans od innych osób. Pojazdy są regularnie czyszczone i dezynfekowane a powierzchnie, których dotykają pasażerowie, dezynfekowane po każdym zjeździe do zajezdni. Obserwacje, prowadzone przez ZTM pokazują, że w pojazdach nie ma przepełnień ponad wyznaczone limity, co ułatwia zachowanie dystansu społecznego. Opinie i analizy epidemiologów mówią, że transport publiczny nie jest miejscem w którym jest się szczególnie narażonym na zarażenie.

„Ciepły guzik", czyli „Sezamie, otwórz się"

Przez kilka miesięcy można się było odzwyczaić od używania przycisków do otwierania drzwi i machania ręką na przystankach „na żądanie", przypominamy więc, jak korzystać z nowych-starych zasad. Regulują to „Przepisy porządkowe", obowiązujące w WTP.

W przypadku „ciepłych guzików" pasażerowie wysiadający i wsiadający są zobowiązani samodzielnie otworzyć drzwi naciskając przycisk znajdujący się na lub przy drzwiach (§ 4 pkt 6) po zatrzymaniu się autobusu, tramwaju lub pociągu na przystanku.

„Na żądanie", czyli co to oznacza?

W przypadku przystanków „na żądanie" trzeba pamiętać, aby dać kierowcy odpowiednio wcześniej jasny sygnał do zatrzymania autobusu, bo inaczej pojedzie on dalej, a nas czeka dłuższy spacer lub konieczność oczekiwania na kolejny pojazd. Pasażer zamierzający wysiąść na przystanku oznaczonym „na żądanie" powinien uprzedzić o tym fakcie obsługę pojazdu w odpowiednim czasie, umożliwiającym bezpieczne zatrzymanie pojazdu na przystanku, poprzez wciśnięcie przycisku oznaczonego „STOP" lub „na żądanie", a jeśli nie ma odpowiedniego przycisku – poprzez zgłoszenie potrzeby zatrzymania obsłudze pojazdu.

Z kolei osoba zamierzająca wsiąść na przystanku oznaczonym „na żądanie", powinna zasygnalizować kierującemu pojazdem ten zamiar poprzez wyraźne podniesienie ręki do czasu zauważenia włączonego kierunkowskazu. Zasygnalizowanie potrzeby zatrzymania powinno być dokonane w sposób umożliwiający bezpieczne zatrzymanie pojazdu na przystanku.

Obsługa pojazdu ma obowiązek zatrzymać pojazd na przystanku „na żądanie" nawet jeśli osoba z niepełnosprawnością nie sygnalizuje takiej potrzeby. Ważne jednak, by osoby z widoczną niepełnosprawnością ruchową lub osoby niewidome lub niedowidzące, poruszające się z białą laską lub psem asystującym, oczekiwały w przedniej części przystanku „na żądanie". Umożliwi to bezpieczne zatrzymanie pojazdu. ■



WARSZAWA W CZERWONEJ STREFIE



TRANSPORT PUBLICZNY

- MAX. 30% DOPUSZCZALNEJ LICZBY PASAŻERÓW

- OBOWIĄZKOWA MASECZKA

Jeśli możesz - #ZostańwDomu!

warszawa19115.pl/koronawirus

zakochaj się w Warszawie

WARSZAWA 19115 MIEJSKIE CENTRUM KONTAKTU

Jak rodził się porządek

Początki nie były łatwe, dominowała złota wolność przewoźników i pasażerów, którzy zatrzymywali omnibusy, gdzie chcieli. Jeszcze w XIX wieku przystanki przyjmowały się z trudem, ale już przed II wojną światową Warszawa mogła się pochwalić kilkoma ciekawymi konstrukcjami.

Dziś nie wyobrażamy sobie, jak transport publiczny może działać bez wyznaczonych przystanków, które porządkują ruch i ułatwiają wsiadanie i wysiadanie pasażerom. Stanowią też często ważny element krajobrazu miasta. To praktyczne rozwiązanie trzeba jednak było wymyślić razem z rozwojem transportu publicznego, a jak zwykle w takich razach matką okazała się potrzeba – w tym przypadku konieczność. Warszawskie przystanki zmieniały się na przestrzeni lat. Różny był ich wygląd i usytuowanie, a najważniejsze było to, że z biegiem lat zaczynały pełnić coraz ważniejszą rolę w mieście.

W XVIII wieku, przybysze w Warszawie korzystali często z wynajętych powozów, które cieszyły się bardzo dobrą opinią. Miejscowi bogacze używali nawet karet, co widać na obrazach Canaletta. Od rewolucji technologicznej i przemysłowej nie dało się jednak uciec. Komunikacja miejska, kursująca regularnie, pojawiła się w Warszawie razem z pociągami Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej i jak wszystko, przeżywała swoje „choroby wieku dziecięcego". Jedną z nich był brak zasad zatrzymywania się na ulicach.

Przystanek? Tam, gdzie chcę

Gdy pasażer chciał wsiąść, to dawał znak ręką, a omnibus stawał w dowolnej części miasta. Taki „system" mógł działać tylko, gdy pojazdów było stosunkowo niewiele, ale kiedy na warszawskich ulicach pojawiło się ponad sto omnibusów, nie licząc tych hotelowych, podmiejskich i międzymiastowych, trzeba było uregulować ich kursowanie.



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-U-6648; Budka nadzoru ruchu na ulicy Brackiej przy skrzyżowaniu z Chmielną; 1931 - 1937



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-G-4008; Podświetlany przystanek tramwajowy na ul. Krakowskie Przedmieście stojący obok bramy Uniwersytetu Warszawskiego.;

W 1864 r. wyszło pierwsze rozporządzenie carskich władz „o porządku pomiędzy omnibusami" i chociaż jeszcze nie zawierało regulacji dotyczących przystanków, to wprowadzało obowiązek ustawienia słupów na stacjach, na których pojazdy oczekiwały, a ponadto ustanowienie tam nadkonduktorów, którzy pilnowaliby porządku. Szło to jednak opornie i w dwa lata po wydaniu zarządzenia stanęły ledwie cztery takie słupki.

Przełom przyniosło wydanie koncepcji na uruchomienie pierwszej linii miejskiego konnego tramwaju (otrzymało ją belgijskie Towarzystwo Tramwajów). Na trasie miało działać pięć głównych stacji, z poczekalniami dla pasażerów, wyspami i słupkami przystankowymi. Szybko okazało się jednak, że taka organizacja znacząco spowalnia ruch, bo nieraz wagony musiały oczekiwać na przybycie kontrolera, którego akurat na danej stacji nie było. Po dwóch miesiącach polemik, na początku 1882 roku Towarzystwo zamieściło w prasie komunikat, że na wszystkich liniach „urządzone zostaną niebawem chwilowe przystanki". Miały się one pojawić m.in. na placu Na Rozdrożu, na rogu ulicy Chmielnej czy przy uniwersytecie.

Te słupki były bardzo solidne, wzorowane na wiedeńskich, ale jak piszą Robert Członpiński i Włodzimierz Winek w książce „Warszawskie przystanki" przewyższały swój pierwowzór zdobnictwem i wykonaniem. Można chyba powiedzieć, że po raz pierwszy przystanki miały upiększać wygląd miasta, chociaż na potrzeby przystankowe adaptowano słupy latarni gazowych. W górną część cokołu wkładano tablicę z napisem, a następnie mocowano ją nitami. Słupki były też zdobione, dzięki czemu swoim wyglądem bardzo korzystnie wpływały na estetykę miasta. Razem z tymi zdobionymi filarkami na kilku krańcach tras pojawiły się drewniane budki dla pasażerów. Podobnie, jak słupki przystankowe, one też były bogato zdobione, a dodatkowo wkomponowane w miejską zieleń. Latem zapewniały ochronę przed upałem, a zimą pozwalały oczekiwać w cieple na nadjeżdżający tramwaj.

Postęp nie zwalniał, a rzec by można, przyspieszał nawet, skoro pojawiły się tramwaje elektryczne – szybsze i wydajniejsze od tych ciągniętych przez konie. Razem z nowym środkiem transportu trzeba było też wytyczyć nowe przystanki w miejscach, do których nie dochodziły torowiska tramwajów konnych. Tam, gdzie trasa tramwajów elektrycznych pokrywała się z konnymi,



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-G-4031; Przystanek tramwajowy na Czerniakowie. Uroczystość z okazji pierwszego tramwaju typu C na nowej linii; maj 1937

nowe pojazdy korzystały ze starych przystanków. W niektórych częściach Warszawy trzeba było jednak wyznaczyć nowe miejsca zatrzymywania się wagonów i toczyła się o to niemała debata (dziś pewnie nazwalibyśmy ją konsultacjami społecznymi).

Rozmieszczenie przystanków było bowiem do tej pory skorelowane z sekcjami biletowymi, dlatego na trasie przejazdu miejsca zatrzymania zdarzały się co 1-2 kilometry. Teraz padł pomysł, żeby ich rozmieszczenie zsynchronizować z układem przecznic, które były źródłem naturalnego dopływu pasażerów, a nie zawsze zdarzały się w równych, kilometrowych odległościach.



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-G-4007-; Przystanek tramwajowy na ul. Puławskiej; 1929 - 1935

Idzie niepodległość, idzie nowe

Niedługo miało się pojawić kolejne, chyba jeszcze poważniejsze „wyzwanie" przystankowe, czyli miejskie autobusy. Stało się to jednak już po odzyskaniu przez Polskę niepodległości w 1918 roku. Stolica Polski, jak też cały kraj dotkliwie odczuły skutki I wojny światowej oraz rabunkowej gospodarki wojsk niemieckich, okupujących Warszawę. Elektrownia warszawska dostarczała o wiele mniej prądu niż jeszcze w 1913 roku, a potrzeby były ogromne. Rozwiązaniem miały być autobusy, które zaczęły się pojawiać w stolicy w 1920 roku.

Początki przypadły na najtrudniejsze chwile walki o granice odradzającego się państwa, bo zanim na dobre autobusy zaczęły wozić mieszkańców miasta, rozpoczęły służbę w Wojsku Polskim, broniącym Warszawy przed bolszewikami. Z frontu wróciły nie bez strat i czekały je remonty. Dla nich też trzeba było wytyczyć miejsca zatrzymywania się, chociaż służyły mieszkańcom ledwie przez kilka lat.

Zanim zniknęły z panoramy miasta, to pod koniec 1924 roku wydano informator „Tramwaje i autobusy miejskie w Warszawie. Przewodnik oficjalny", uwzględniający

dwie ostatnie linie autobusowe. Dzięki temu wydawnictwu można było oszacować, ile przystanków znajdowało się wtedy w stolicy Polski. Uwzględniając to, że niektóre z nich obsługiwały po kilka linii można było przyjąć, że w Warszawie funkcjonowało wtedy około 320 przystanków. Pośrednim potwierdzeniem tego wyniku jest notka z „Kuriera Warszawskiego", której autor stwierdza, że na wszystkich przystankach zamontowano już kosze na śmieci w liczbie 300 sztuk.

Narzekano jednak na nowe słupki przystankowe, zapewne mając w pamięci jeszcze tamte z czasów carskich. Montowane w latach 20. były drewniane i z drewnianą tabliczką oraz blaszaną strzałką, więc specjalnie nie dodawały uroku odradzającemu się miastu.

Były też pewne nowości, które należało zapisać na plus ówczesnej komunikacji miejskiej. W 1925 roku, dzięki przebudowie placu Teatralnego powstała pierwsza wysepka dla osób oczekujących na przyjazd tramwaju. Kiedy zaczęto prowadzić szczegółowe statystyki, okazało się, że wpłynęły one korzystnie na bezpieczeństwo pasażerów, chociaż toczyły się boje o ich długość i szerokość – w końcu zabierały miejsce pojazdom



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-G-3999; Przystanek tramwajowy na ul. Puawskiej; 1929 - 1935

kołowym. W tym samym roku wrócono też do sprawdzonego jeszcze w czasach carskich pomysłu budowy poczekalni tramwajowych. Były trochę mniejsze od tych znanych z tras tramwajów konnych, jednak i tak zostały przyjęte z radością.

Miasto się rozrastało i same tramwaje już nie wystarczały, trzeba było się „przeprosić" z autobusami, które wróciły do służby w 1928 roku. Toczyły się dyskusje na temat lokalizacji, oznaczeń i wyglądu słupka. Ostatecznie stanęło na najtańszym rozwiązaniu, czyli drewnianym słupie z metalową tablicą i prostym napisem „Przystanek Autobusów Miejskich". Kiedy jednak nowy-stary środek transportu na dobre zakorzenił się w krajobrazie Warszawy, pojawiły się propozycje podświetlanych


fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-P-2759-9; Budka kontrolna na ul. Puławskiej, zamknięta z powodu strajku tramwajarzy. listopad 1931

przystanków autobusowych i tramwajowych. Były aż trzy wzory, ale najczęściej spotykaną konstrukcją była sześciokątna kostka, osadzona wokół latarni oświetleniowej. Prąd doprowadzano przewodem z latarni. W 1933 roku stolica posiadała 84 podświetlane przystanki, a przez kolejnych sześć lat przybyły ledwie cztery kolejne – po dwa autobusowe i tramwajowe.

Litery, poczekalnie, konsultacje

Stanęły w reprezentacyjnym miejscu, niedaleko Dworca Głównego. Są bardzo dobrze znane ze starych zdjęć stolicy – wykonane były ze stalowych kątowników, zwieńczonych kołem z wpisaną literą T lub A. Całość, włącznie z literą oznaczającą rodzaj trakcji, pomalowana



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-G-4061-1; Przystanek tramwajowy na ul. Chłodnej przed skrzyżowaniem z ul. Towarową; styczeń 1926

była zapewne na czerwono, z wyjątkiem okręgu, który był prawdopodobnie w kolorze żółtym. Projekt powstał w wyniku konkursu, który wygrał inżynier Jan Mucharski. Zwycięzca przygotował jeszcze projekt z literą M dla planowanego metra, ale ta trzecia koncepcja do wybuchu wojny nie miała okazji zostać użyta.

Powrót autobusów na ulice sprowokował po raz kolejny dyskusje o wybudowaniu poczekalni dla pasażerów. Wznoszenie pierwszej, obok Domu Handlowego Braci Jabłkowskich, trwało aż cztery lata. Kolejne (w trzech rozmiarach – największe miały mieścić 15 osób, pomieszczenie ekspedytora i kiosk z gazetami) miały się na warszawskich ulicach pojawiać w większym tempie. Na konkurs, ogłoszony w 1934 roku, przyszło aż 27 prac. Zwycięskie propozycje nie zostały schowane do szuflady, ale wykorzystano i w 1935 roku zaczęto wznoszenie poczekalni na 15-20 osób. Część przystanków została zlokalizowana na podstawie specjalnej ankiety, przeprowadzonej przez dyrekcję Tramwajów. Te konsultacje społeczne skrytykował „Kurier Warszawski" podnosząc, że przecież każdy niemal pasażer ma sprzeczne interesy (chyba nic się pod tym względem przez lata nie zmieniło) i ankieta da bezwartościowe rezultaty.

Według dyrekcji Tramwajów w grudniu 1928 roku istniały już 53 poczekalnie i ekspedycje, a w planach były kolejne, m.in. przy Dworcu Południowym obok stacji Kolejki Grójeckiej.

Przystanki komunikacji miejskiej przez całe 20-lecie międzywojennej się zmieniały i rozwijały, choćby w ten sposób, że 1936 roku, przy okazji uruchomienia linii autobusowej H (pl. Bankowy – Belweder) powstały niemal wspólne przystanki autobusów i tramwajów. Były też konkretne plany na lata 1938 – 1942, z rozszerzeniem do roku 1944. Niestety, planów nie udało się zrealizować. Wszystkie zamierzenia pokrzyżowała II wojna światowa, po której zakończeniu Warszawa musiała zostać zbudowana praktycznie od nowa. ■

Tekst: Łukasz Majchrzyk

Źródło:
Warszawskie przystanki, R. Człapiński, W. Winek, Gdańsk 2017
http://warszawa-stolica.pl/karety-stanislaw-milewski/



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-N-2640-5;
Przystanek tramwajowy przy zbiegu ul. Nowy Świat i Krakowskie ;
1931 - 1933


zakochaj się
w Warszawie